

Position de l'Union Pétrolière sur la nouvelle loi sur le CO₂

Le Conseil fédéral a adopté le message concernant la nouvelle législation sur le CO₂. Le projet de loi doit constituer le fondement de la politique climatique à partir de 2013, et il est conçu comme une contre-proposition indirecte à l'initiative populaire fédérale "pour un climat sain".

Pas d'action isolée de la Suisse aux dépens de l'économie du pays

Jusqu'à présent, aucun pays n'a encore fixé d'objectifs d'émissions de CO₂ contraignants pour l'après-2012. On peut s'attendre à des décisions majeures de la communauté internationale au sein du processus de l'après-Kyoto au plus tôt fin 2009 dans le cadre de la conférence sur le climat à Copenhague. Cependant, il faut partir du principe que des obligations de réduction contraignantes ne seront adoptées que dans un ou deux ans.

Les objectifs et les mesures présentés dans le message prévoient des stipulations nettement plus sévères qu'auparavant. Tant qu'aucune symétrie n'est établie par rapport à nos principaux concurrents, ceci nuit au site économique suisse. Cependant, les démarches concrètes qu'entameront ces Etats sont actuellement encore incertaines. Dans ce contexte, le point de référence ne s'arrête pas à l'UE, mais inclut aussi des pays comme les Etats-Unis, la Chine ou l'Inde, qui sont en concurrence avec le site de production suisse.

Il faut éviter que la Suisse ne fasse cavalier seul de manière précipitée, et les erreurs de l'actuelle loi sur le CO₂ ne doivent pas être répétées. Ainsi, les "mécanismes de flexibilité" n'y ont été mentionnés qu'en passant, alors qu'il s'agit de l'instrument principal des pays industrialisés. La politique climatique nationale de l'après-2012 doit impérativement être rattachée aux mesures et aux instruments adoptés de manière concrète à l'international.

A notre avis, le Parlement ne devrait délibérer du projet qu'une fois que seront connus les accords internationaux pour l'ère post-Kyoto. Rien ne s'oppose à soumettre à un vote anticipé l'initiative populaire "pour un climat sain".

Les objectifs climatiques doivent correspondre au potentiel de réduction réel de la Suisse

Avec un objectif de réduction de 20 pour cent d'ici 2020, le Conseil fédéral s'adosse à l'objectif global de l'UE sans prendre en compte que, comparée à d'autres pays industrialisés, la Suisse présente le meilleur bilan de CO₂ par habitant et n'est responsable que de 0,1 pour cent des émissions mondiales. Seuls des pays de l'UE présentant des circonstances comparables devraient être utilisés comme éventuelles valeurs de référence. En effet, au sein de l'UE, les conditions cadre spécifiques aux différents pays sont bien prises en compte. On y convient donc d'objectifs d'émissions individuels.

Afin de ne pas peser de manière démesurée sur l'économie et les consommateurs, il s'agit de définir des objectifs de réduction qui correspondent au potentiel de réduction technique et économique de

la Suisse. L'adhésion de la Suisse à l'objectif global de l'UE n'est pas justifiable. Au cas où, contre toute attente, l'UE convenait d'un objectif climatique global de 30 pour cent, nous nous opposons catégoriquement à ce que la Suisse se rallie aveuglément à ces prescriptions.

Nous savons déjà aujourd'hui que le régime climatique international futur prévoira de manière analogue au Protocole de Kyoto une période d'engagement de plusieurs années, au cours de laquelle l'objectif devra être atteint en moyenne. Ce procédé correspond au régime climatique actuel et doit être maintenu.

Reconnaissance des mesures réalisées à l'étranger

Le Conseil fédéral prévoit à juste titre que la moitié des réductions d'émissions pourront être opérées par le biais de mesures à l'étranger. Les mesures à l'étranger sont d'une importance capitale pour une politique climatique financièrement réalisable et contribuent aujourd'hui déjà de manière déterminante – surtout grâce au centime climatique – à ce que la Suisse atteigne ses objectifs climatiques conformément au Protocole de Kyoto. Il s'agit de s'y tenir et d'assurer en outre que la règle des 50 pour cent s'applique pendant la période d'engagement conformément aux directives internationales.

Les prescriptions dans le domaine des carburants vont au-delà des objectifs fixés – néanmoins, OUI en principe à la compensation des carburants

La Confédération compte obliger légalement les producteurs et les importateurs de carburants fossiles à compenser par le biais de mesures en Suisse ou à l'étranger au moins un quart des émissions générées par les carburants. Avec cette proposition, une initiative de l'économie privée qui a fait ses preuves – le centime climatique – est supplantée et étatisée.

L'analyse des quantités qui sous-tendent le message indique clairement que la somme des objectifs sectoriels et celle des mesures proposées mènent à un dépassement de l'objectif total de presque 10 pour cent (environ 1 million de tonnes de CO₂ par an).

En particulier pour le secteur des carburants, la prescription de compensation s'avère trop élevée. Surtout si l'on considère que dans les années à venir, la consommation de carburants évoluera à la baisse même en l'absence de mesures. Les valeurs cible contraignantes pour les émissions des véhicules et l'obligation de compensation pour les importateurs (25 pour cent) signifient que le secteur des carburants aurait à porter une bonne moitié des réductions d'émissions à opérer d'ici 2020.

L'objectif sectoriel indicatif doit donc être modifié. Il faut par ailleurs introduire une obligation de compensation de 15 pour cent (avec option de l'augmenter à 25 pour cent). Ceci suffira à atteindre l'objectif total de 20 pour cent d'ici 2020 et assure le respect de la limite de complémentarité de 50 pour cent.

Il faut par ailleurs ancrer dans la loi le droit des producteurs et des importateurs de carburants fossiles de s'associer au sein de communautés de compensation, étant donné qu'il s'agit d'une tâche relevant de l'intérêt public – semblable à la constitution commune de réserves obligatoires. Les petits importateurs comme par exemple les entreprises AVIA ne peuvent pas se procurer les certificats par le biais de leur maison mère comme peuvent le faire les groupes internationaux, et ils

feraient face à de sévères distorsions de la concurrence s'ils ne pouvaient pas coordonner ensemble leurs activités d'achat. Cette possibilité est mentionnée dans le message.

Créer des incitations claires à la réduction des émissions en Suisse

Conformément aux règles internationales, les projets réalisés en Suisse qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre doivent eux aussi générer des permis d'émissions resp. des certificats d'émissions négociables. Ce procédé est aussi mis en œuvre par d'autres pays de l'UE et crée des incitations convaincantes à la réalisation de mesures de protection climatique en Suisse.

Le système de commerce des émissions proposé n'est pas convaincant

Le Conseil fédéral veut dorénavant obliger les secteurs à forte intensité énergétique à participer au système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Le secteur pétrolier s'oppose catégoriquement à ce procédé. La pratique existante d'une exonération de la taxe sur le CO₂ sur la base d'un contrat entre les émetteurs et la Confédération a fait ses preuves et doit être maintenue.

La stipulation d'un système de commerce des émissions contraignant – et à plus forte raison un rattachement obligatoire au SEQE de l'UE – signifie que l'UE pourra déterminer les secteurs qui pourront être exonérés de la taxe sur le CO₂.

Nous nous opposons également à ce que le Conseil fédéral puisse déterminer quels secteurs peuvent être exonérés de la taxe sur le CO₂, pratiquant ainsi de la politique industrielle. Aujourd'hui, le seul critère est l'intensité énergétique des entreprises, ce qui est fondé. En cette matière, nous insisterons pour que le droit actuel soit maintenu sans modification.

Abandon de la taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants

Le secteur pétrolier s'oppose à la taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants pour deux raisons. Premièrement, l'obligation de compensation pour les producteurs et les importateurs signifie que les réductions d'émissions dans le secteur des carburants sont déjà entièrement couvertes. Même avec un taux de compensation de 15 pour cent, l'objectif total de 20 pour cent d'ici 2020 peut être atteint sans aucun problème.

Deuxièmement, les carburants forment un instrument fiscal majeur. Une part considérable de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants (au total environ 75 centimes par litre d'essence et d'huile de diesel) va à la construction, l'opération et l'entretien des routes nationales. Dans le rapport de consultation relatif à l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires, le DETEC a proposé d'augmenter la surtaxe sur les huiles minérales de jusqu'à 22 centimes par litre. Il ne nous semble pas justifiable de faire peser une charge supplémentaire sur les consommateurs avec une taxe d'incitation sur les carburants.

L'introduction d'une taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants amalgamerait les objectifs d'incitation et de financement et réduirait le rôle fiscal des carburants. Nous craignons par ailleurs fortement que la taxe d'incitation ne soit pas reversée à la population, mais détournée de sa fonction première et reconvertie en un impôt supplémentaire. Malheureusement, ce scénario s'est déjà

produit pour la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles. L'option d'une taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants doit donc être rayée du texte de loi sans remplacement.

Pas d'augmentation supplémentaire de la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles

A l'origine, la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles était prévue comme une pure taxe d'incitation. Entre-temps, elle est utilisée comme un impôt, afin de financer par exemple le programme national de rénovation des bâtiments. Le secteur pétrolier continue à s'y opposer, car une taxe sur l'énergie ne permet pas de poursuivre de manière judicieuse à la fois des objectifs d'incitation et de financement.

Le secteur s'oppose fermement à une augmentation optionnelle à 30 francs par 100 litres de mazout. Indépendamment de toute taxe d'incitation et de tout impôt, les émissions générées dans le domaine des combustibles continueront d'évoluer à la baisse dans les années à venir. Une taxe sur le CO₂ trop élevée créerait seulement des incitations à la réalisation accrue de redistributions aux dépens de la restitution à la population prévue à l'origine.

Au cas où l'on en venait à maintenir la possibilité d'augmenter encore la taxe sur le CO₂, il ne faut en aucun cas que le Conseil fédéral puisse décider de l'augmentation des taux d'imposition comme cela est prévu pour l'instant. Ce transfert de compétence doit impérativement être corrigé et la compétence de décision demeurer comme jusqu'à présent aux mains de l'Assemblée fédérale.